



**Высшая школа экономики
Национальный исследовательский университет**

НИС «Оптимизация функционирования логистической инфраструктуры»

**Отличительные особенности
перевозки грузов внутренним водным транспортом
Российской Федерации**

Работу выполнил студент
группы МГЛ 5161
Батасов А.А



Терминология, используемая в сфере деятельности внутреннего водного транспорта*

- внутренний водный транспорт Российской Федерации - один из видов транспорта, представляющего собой производственно-технологический комплекс с входящими в него организациями, осуществляющими судоходство и иную связанную с судоходством деятельность на внутренних водных путях Российской Федерации;
- внутренние водные пути Российской Федерации - пути сообщения внутреннего водного транспорта, определяемые Правительством Российской Федерации;
- судоходство - деятельность, связанная с использованием на внутренних водных путях судов для перевозок грузов, пассажиров и их багажа (включая операции по погрузке и выгрузке грузов и багажа, посадке и высадке пассажиров), почтовых отправок, буксировки судов и плавучих объектов, проведения поиска, разведки и добычи полезных ископаемых, строительных, путевых, гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ, лоцманской и ледокольной проводки, спасательных операций, осуществления мероприятий по охране водных объектов, защите их от загрязнения и засорения, подъема затонувшего имущества, проведения мероприятий по контролю, проведения научных исследований, для учебных, спортивных и культурных целей, иных целей внутреннего водного транспорта;

распоряжение Правительства РФ от 19.12.2002 г. № 1800-р

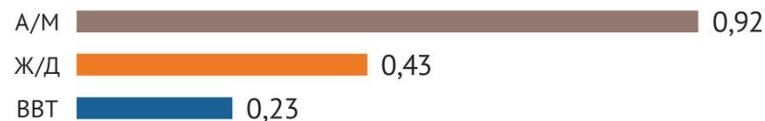


Существенные преимущества и возможности внутреннего водного транспорта

ВЫБРОСЫ CO₂, ГРАММ/Т-КМ



РАСХОД ТОПЛИВА, МДЖ/Т-КМ



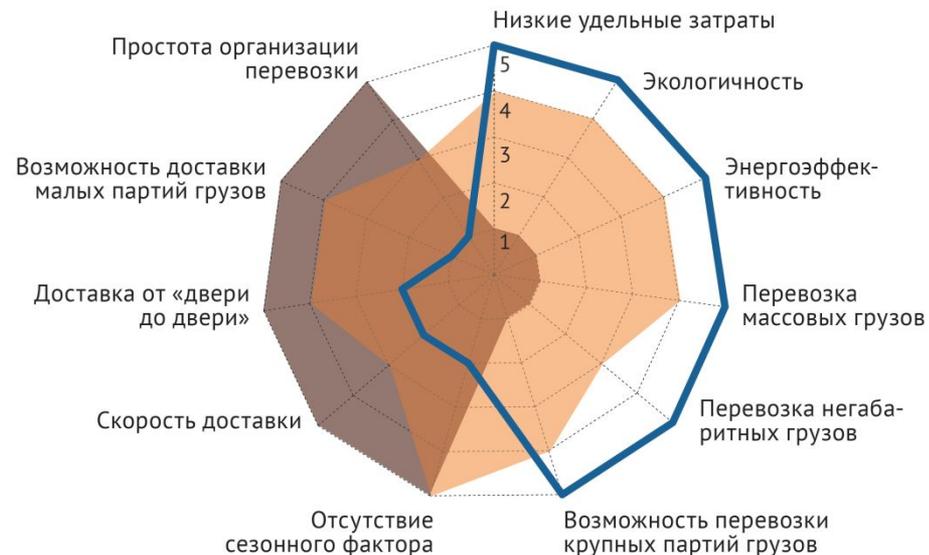
УДЕЛЬНЫЕ РАСХОДЫ НА СОДЕРЖАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ, РУБ. НА Т-КМ, В % К А/М



- ☆ Миссия внутреннего водного транспорта – перевозка массовых, тяжеловесных и негабаритных грузов на большие расстояния
- 💡 Возможность снижения транспортных издержек грузоотправителей

КОНКУРЕНТНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА И НЕДОСТАТКИ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

■ А/М ■ Ж/Д ■ ВВТ





Администрации бассейнов внутренних водных путей Российской Федерации

ГБУ «Волго-Балт», ФБУ «Азово-Донское ГБУВПиС», ФБУ «Амурводпуть»,
ФБУ «Беломорканал», ФБУ «Волго-Донское ГБУВПиС», ФБУ «Волжское ГБУ»,
ФБУ «Енисейречтранс», ФБУ «Камводпуть», ФБУ «Канал им.Москвы»,
ФБУ «Кубанское ГБУВПиС» ФБУ Ленское ГБУВПиС, ФБУ «Обское ГБУ», ФБУ «Печорское ГБУ»,
ФБУ «Севводпуть», ФБУ «Байкало-ангарское ГБУВПиС», ФБУ «Обь-иртышское ГБУВПиС».





Недостатки и угрозы для внутреннего водного транспорта

⊗ Недостатки

- Высокий возраст флота ВВТ
- Низкая рентабельность
- Наличие узких мест и снижение гарантированных глубин на ВВП РФ
- Высокая изношенность портовой инфраструктуры

Повышение эффективности перевозок ВВТ зависит от состояния инфраструктуры внутренних водных путей и флота

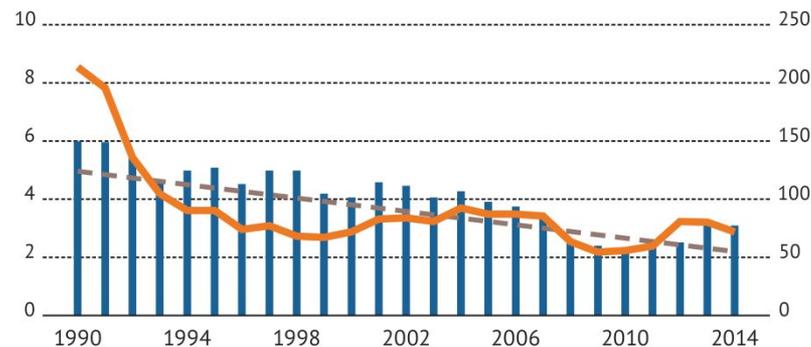
⚡ Угрозы

- Ухудшение природных условий для судоходства (маловодность)
- Старение флота
- Несбалансированное распределение бюджетного финансирования инфраструктуры различных видов транспорта
- Утвержденные нормативы выделения бюджетных средств на содержание ВВП РФ не обеспечены

Деградация ВВТ из-за ухудшения состояния инфраструктуры и экологический ущерб, приводящие к росту бюджетных расходов

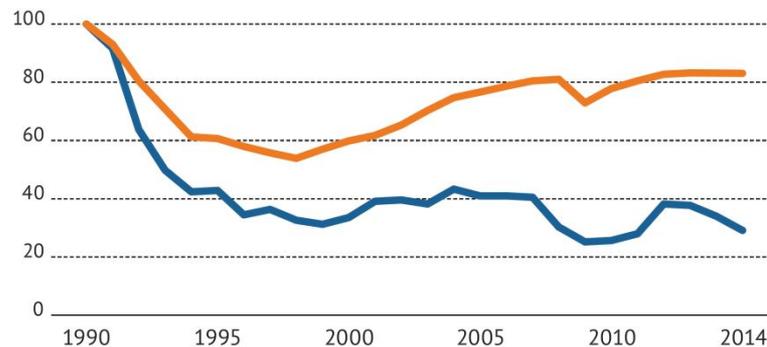
ГРУЗОБОРОТ ВВТ

- Доля ВВТ в общем грузообороте без учета трубопроводного транспорта, %
- Грузооборот ВВТ, млрд ткм (правая шкала)
- Линия тренда



ГРУЗОБОРОТ В % К УРОВНЮ 1990 ГОДА

- Внутренний водный транспорт
- Все виды транспорта





ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

Единая глубоководная система это:
6,5 тысячи километров внутренних
водных путей

Узкие места:

- 1 Нижне-Свирский шлюз
- 2 р. Волга: Нижний Новгород - Городец
- 3 р. Дон: ниже Кочетовского гидроузла
- 4 Саралёвский водный узел

ограничивают пропускную способность
ЕГС на протяжении 4,2 тыс. километров





Гидротехнические сооружения на внутренних водных путях

86 %

плотины, дамбы, насосные станции, ГЭС, основное назначение которых не связано с судоходством

14 %

судоходные шлюзы, судоподъемники, используемые только в целях судоходства

СГТС решают комплексные задачи

- Единый напорный фронт водохранилищ
- Инженерная защита территорий и населения от затопления
- Водоснабжение
- Орошение и мелиорация
- Выработка электроэнергии
- Рыбоводство
- Оборона страны

✓ **Содержание СГТС необходимо осуществлять вне зависимости от интенсивности судоходства**

👁 Пример 1

60 % расходов на содержание Канала им. Москвы тратится на цели, не связанные с судоходством (водоснабжение Москвы, обводнение рек)

👁 Пример 2

Строительство Багаевского гидроузла позволит обеспечить гарантированное водоснабжение:

- Новочеркасской ГРЭС
- Донского магистрального канала
- Оросительных мелиоративных систем
- г. Волгодонска



Перевозки грузов внутренним водным транспортом (перевозка в трюмах теплохода)





Перевозки грузов внутренним водным транспортом (погрузка ПГС)





Перевозки грузов внутренним водным транспортом (груженный состав)





ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СОВЕТ ПО ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

от 15 августа 2016 г.

На заседании Государственного Совета был рассмотрен широкий спектр проблемных вопросов:

- инфраструктурные ограничения, так называемые «узкие места»,
- нормативное содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений,
- старение речного флота и меры по его обновлению,
- эксплуатация портовых гидротехнических сооружений (грузовых и пассажирских причалов),
- кадровые вопросы,
- перераспределение грузопотока между наземными видами транспорта и внутренним водным транспортом с помощью стимулирования перевозок водным транспортом,
- развитие водного туризма,
- экология,
- комплексное использование водных объектов.



Основные элементы стратегии

Цель

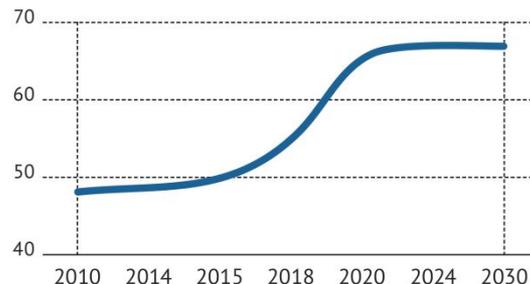
Сбалансированное распределение грузопотоков по видам транспорта

Задачи

- Повышение пропускной способности внутренних водных путей.
- Развитие портовой инфраструктуры.
- Осуществление государственной поддержки развития судостроения для внутреннего водного транспорта.
- Обеспечение конкурентной системы кредитования строительства флота.

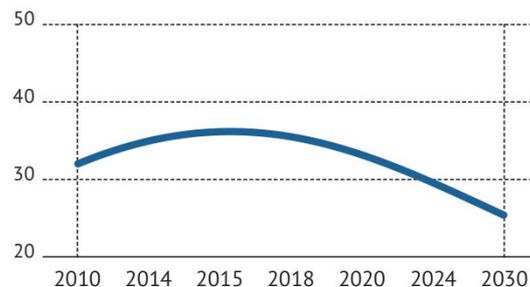
Индикатор

■ Протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов, тыс. км



Индикатор

■ Средний возраст грузового флота



Пример Алтайского края

Экономический эффект от переключения перевозок продукции Бийского карьера с автомобильного транспорта на ВВТ составит 2934,4 млн руб. при дополнительных затратах на улучшение параметров внутренних водных путей в размере 430,4 млн руб.





ВАЖНЕЙШИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла:

- проектирование 2014-2018 гг.
- строительство 2018-2020 гг.
- стоимость 41,4 млрд.руб.
- провозная способность флота увеличивается в 7 раз
(с 4 млн. т до 28 млн.т)



р. Волга Городец – Нижний Новгород

Строительство Багаевского низконапорного гидроузла:

- проектирование 2016-2017 гг.
- строительство 2018-2020 гг.
- стоимость 22 млрд.руб.
- провозная способность флота увеличивается в 2,2 раза
(с 8 млн. т до 18 млн.т)



р. Дон (нижний участок)



ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В КОДЕКС ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН «О ПРИВАТИЗАЦИИ
ГОСУДАРСТВЕННОГО И МУНИЦИПАЛЬНОГО ИМУЩЕСТВА»

№367 от 3 июля 2016 г.

ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

*Внутренние водные пути
ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ*



*Внутренние водные пути
РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ*





КРИТЕРИИ ОТНЕСЕНИЯ К ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ ФЕДЕРАЛЬНОГО И РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ

К внутренним водным путям **федерального значения** Правительством Российской Федерации могут быть отнесены пригодные для осуществления судоходства поверхностные водные объекты или их части в пределах их естественных, искусственных или условных границ:

- которые имеют международное значение в соответствии с международными договорами Российской Федерации;
- по которым разрешено плавание судов под флагами иностранных государств,
- которые находятся в пределах трансграничных водных объектов,
- которые соединяют административные центры (столицы) субъектов Российской Федерации с транспортными узлами (морскими портами, речными портами, в которых осуществляются перевалка грузов, перевозимых в прямом смешанном сообщении, обслуживание пассажиров в портах общего пользования), а также со специальными объектами, с местами убежища,
- которые соединяют районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с административными центрами (столицами) субъектов Российской Федерации,
- которые обеспечивают безопасность государства,
- которые находятся на территориях двух и более субъектов Российской Федерации.

По решению Правительства Российской Федерации к внутренним водным путям федерального значения могут быть отнесены иные пригодные для осуществления судоходства части поверхностных водных объектов.

По инициативе высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации к внутренним водным путям **регионального значения** Правительством Российской Федерации могут быть отнесены пригодные для осуществления судоходства части поверхностных водных объектов, расположенные в границах одного субъекта Российской Федерации и не отнесенные к внутренним водным путям федерального значения.



Статистика в части перевозок на грузах на внутренних водных путях РФ

Перевозки грузов водным транспортом России за 2016 г.

млн. т

Показатель	Всего водным транспортом			Морским транспортом			Внутренним водным транспортом		
	2015 г.	2016 г.	%	2015 г.	2016 г.	%	2015 г.	2016 г.	%
Всего перевезено, из них:	140,2	141,8	101,1	18,8	23,9	127,3	121,4*	117,9*	97,1
в заграничии	35,1	38,6	109,9	8,0	8,1	101,1	27,1	30,5	112,5
в границах России (каботаж)	105,1	103,2	98,2	10,8	15,8	146,8	94,3	87,4	92,6

* С учетом перевозок судами смешанного «река-море» плавания, включая перевозки по морским трассам.

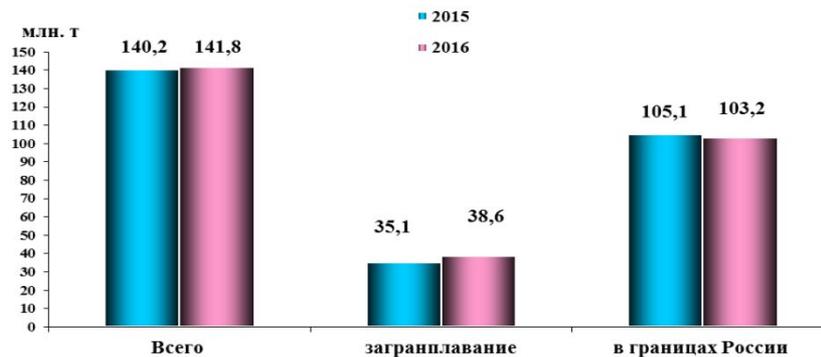


Рис. 1

Перевозки пассажиров водным транспортом России за 2016 г.

млн. чел

Показатель	2015 г.	2016 г.	%
Водным транспортом	23,1	26,5	114,5
В том числе:			
Морским транспортом	9,6	13,0	136,3
Внутренним водным транспортом	13,6	13,5	99,1

Погрузо-разгрузочные работы на морском и внутреннем водном транспорте за 2016 г. (млн т)

Показатель	Всего перегружено			Морскими портами			Речными портами		
	2015 г.	2016 г.	%	2015 г.	2016 г.	%	2015 г.	2016 г.	%
Всего	820,5	860,7	104,9	676,9	722,0	106,7	143,6	138,7	96,6
из них:									
Внешнеторговые	629,6	659,3	104,7	620,4	650,0	104,8	9,0	9,1	101,2
Каботаж/внутреннее сообщение	191,0	201,4	105,4	56,5	72,0	127,4	134,5	129,4	96,2



СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ

